91-03632/

RESEARCH BULLETIN

No. 290 March 1991

Boating on the Chilkoot

David Neufeld

Figure 1. First Naptha launch on Lake Bennett. (Vancouver Public Library, 32393)

Introduction

Water transport was the central feature of Yukon communications until the 1950s. The large boats that steamed up and down the Yukon river system are represented at present by the MV

Environment Canada Parks Service
Environnement Canada Service des parcs
Cette publication est disponible en français.

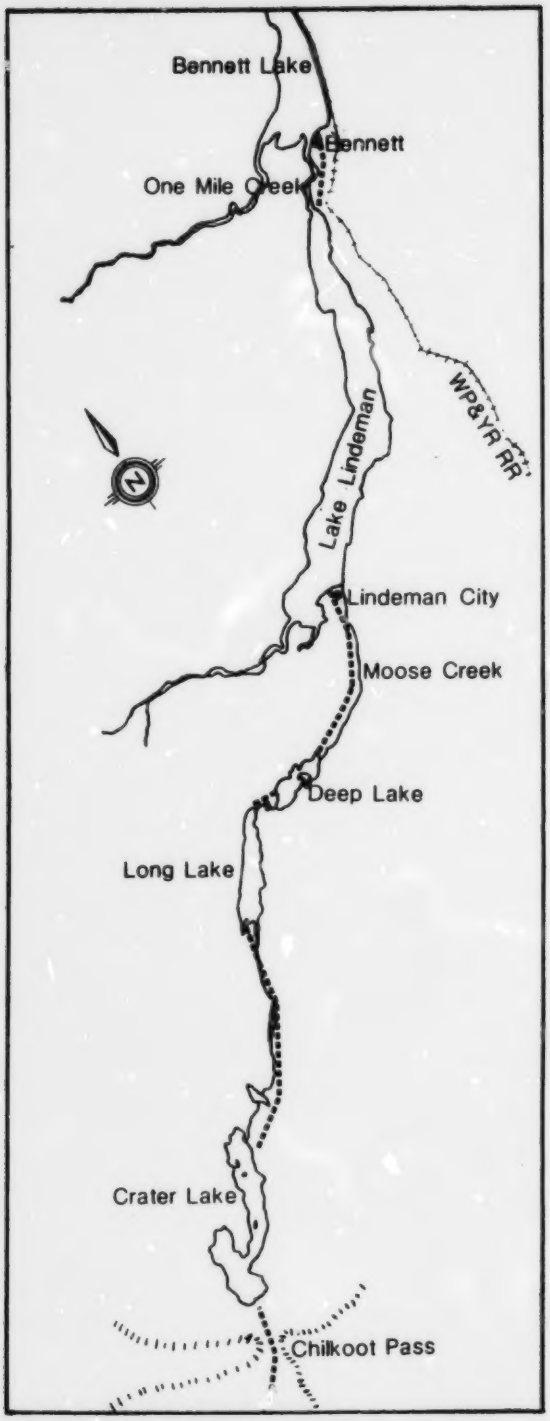

Figure 2. Map of the Chilkoot waterways

Tarahne preserved at Atlin, British Columbia, and in the Yukon by the *Tutshi* at Carcross, SS *Klondike* in Whitehorse and the SS *Keno* at Dawson. The steamboats that carried the freight, mail, and people of the Yukon communities through the 20th century are remembered, but not the smaller boats and rafts that carried people into the country in the early days. They were particularily important along the Chilkoot Route.

The system of lakes and streams within the boundaries of the Chilkoot Trail National Historic Site is one of the headwaters of the Yukon River and an important part of the water route to the interior. Native people and Gold Rush Stampeders both made use of boats and rafts as they moved along the Chilkoot route. Material culture and historical research on Chilkoot Trail NHS currently underway offers an opportunity to study these vessels in detail.

Native Craft

Native trade patterns in the period before the Klondike Stampede included travel through the different mountain passes of the area, including the Chilkoot Pass.[1] Large trading expeditions into the interior, up to 100 people, generally carried quantities of high value goods such as Chilkat blankets and baskets. By the 1880s, cloth, kettles, knives, coffee, and flour, among other 'white man's' goods, were also carried in. Furs and both tanned and untanned skins were brought out. These trading trips to the interior generally took place in February, when the hard spring snow made for fast trips, and early summer.[2]

During the summer, natives travelling into the interior generally made use of boats on **tI-tshoo-tah-min** (Tagish) or **Schutluchroa**[3] — modern Lake Lindeman. According to Arthur Krause, who accompanied a group of natives as far as Lake Lindeman in 1882, the natives stored durable dugout cottonwood canoes near Moose Creek, where the trail reached the lake.[4] These craft, about three metres in length and made from trees about one metre in diameter, were generally hollowed out by alternating small fires with adze work to hack out the charred wood. Once the sides were about 25 mm thick the canoe was filled with

water. Stones heated in a fire, were thrown in, the sides forced apart with thwarts, and seats added. Such a canoe would take about ten days to complete and usually seated four or five people.[5] When not in use these craft were stored in cool damp areas, "under a willow bush" according to Schwatka, to prevent their drying out and cracking.[6]

Fredrick Schwatka's large exploration party, trekking through the Chilkoot in 1883, included two "*Tahk-heesh* or 'Stick' Indians" (Tagish) who used canoes on Lake Lindeman.

> These [unwieldy dilapidated "dugouts"] are made of a species of poplar, and are generally called "cottonwood canoes"; and as the trees from which they are made are not very large, the material "runs out" so to speak, along the waist or middle of the canoe, where a greater quantity is required to reach around, and this deficiency is made up by substituting batten-like strips of thin wood tacked or sewed on as gunwales, and calking the crevices well with gum. At bow and stern some rude attempt is made to warp them into canoes lines, and in doing this many cracks are developed, all of which are smeared with spruce gum. The thin bottom

Figure 3. Native family rafting down stream. (Atlin Historical Society, P-177)

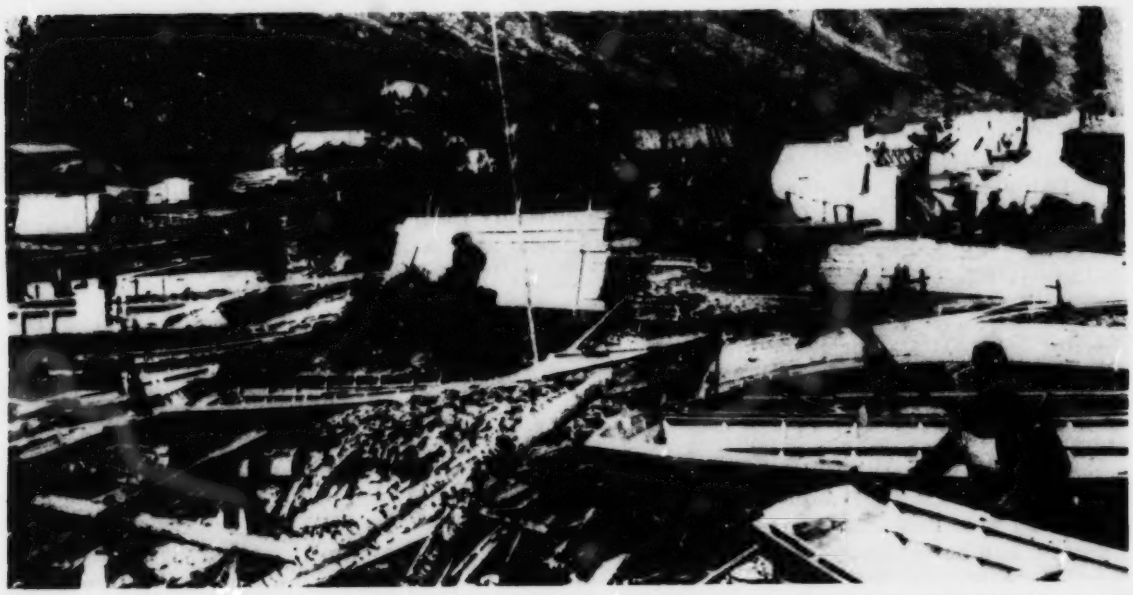

Figure 4. Busy waterfront at Lindeman, 1898. Sawmill and commercial boat builders at far left. (Provincial Archives of British Columbia, HP-69657)

Figure 5. Group making their boat at Lindeman. (University of Washington Collection Yukon Archives, 1185)

> is a perfect gridiron of slits, all closed with gum, and the proportion of gum increases with the canoe's age.[7]

Skin boats, usually moosehide, were also used by natives in the area. One source notes the use of a fleet of walrus-hide "umiak-like boats" kept at the head of Lake Bennett. Obtained from the Tlingit of Yakutat, these vessels carried coastal trading parties down the lake to the Tagish villages.[8]

Native canoes were lightly built and required skilled use. Designed for personal mobility and fishing, the canoes were never intended as freighters. Native travellers in summer generally didn't take a great deal of baggage. When viewed by Euro-Americans who carried vast quantities of supplies and equipment the canoes appeared practically useless, but this reflects the very different travel methods and requirements of native and whites.

Miner's Craft

Before the major strike at the Forty Mile River in 1887, miners and prospectors working the Yukon basin usually left the area for the winter. Freight for the area came up river from St. Micheals on vessels like the *Youkon* (brought north in 1869) and the *St. Michael* (steamed as far as Selkirk in 1871).[9] Most miners, anxious to work as late in the season as possible, chose to pole their way upstream and hike out through the Chilkoot Pass. In 1887 George Dawson noted that "quite a number of boats have been left here (the south end of Bennett Lake) by parties (of miners) 'doubling up' for the last stage" over the pass.[10] More easily constructed rafts were favoured by the white miners and explorers passing through the area. Schwatka's raft was an especially imposing one.

> ...the best logs available, which were rather small ones of stunted spruce and contorted pine, had been floated down the little stream [Moose Creek?] and had been tracked up and down along the shores of the lake, and a raft made up of the somewhat formidable dimensions of fifteen by thirty feet, with an elevated deck amidships. The rope lashings used on the loads of the Indian packers were put to duty in binding the logs together, but the greatest reliance was placed in stout wooden pins which united them by auger holes bored through both, the logs being cut or "saddled out" where they joined, as is done at the corners of log cabins. A deck was made on the corduroy plan of light seasoned pine poles, and high enough to prevent ordinary sized waves from wetting the effects, while a pole was rigged by mortising it into one of the central logs at the bottom and supporting it by four guy ropes from the top, and from this was suspended a wall tent as a sail, the ridge pole being the yard arm, with tackling arranged to raise and lower it. A large bow and stern oar with which to do the steering completed the rude craft.[11]

The most numerous vessels, of course, were those constructed by the Stampeders between 1897 and 1899 for their run down the Yukon River to Dawson. Of a wide variety of shapes, sizes and styles these vessels carried each Stampeder party and their goods, which might weigh up to four tons. One Stampeder's account of the scene at Lindeman emphasizes the importance of this boat building.

> I certainly was prepared for a busy scene, but certainly nothing to equal what was before me. It almost baffles description. All along the shore and to some distance up the side hills, boat-building was being carried on with quite feverish activity, and

Figure 6. Horse, dog, and men preparing to leave Bennett on their scow. (R.N. De Armond Collection, 756-7, No. 58, Alaska Historical Library)

> the sound of a steam saw-mill, whipsaws, and hammering and planing, resounded on all sides. Boats there were in all imaginable shapes and sizes, from big unwieldy barges to tiny craft that reminded one of the paper boat dear to childhood. It was, indeed, a wonderful site. Many of the boats were constructed with great skill, and were evidently the production of practical boat-builders, whilst other were little better than flat open boxes fitted with thwarts and thole-pins .... Apart from these home-made craft, there were Peterborough and Strickland canoes, steel boats built in sections, collapsible boats, punts, and, in fact, almost anything fit for the long river journey ... The animation of the scene can be more easily imagined than described.[12]

Lumber for these boats was highly prized. A few of the Stampeders hauled lumber over the Chilkoot Pass for their boats. Tappen Adney describes the difficulty he experienced in this venture: "A dozen packers take my outfit across the pass to Crater Lake, but will not touche the boat lumber. Flour is a packer's first choice, lumber last."[13] Most, however, used local timber for their boats. Many stampeders cut their own trees and erected saw pits and whipsaw frames to saw the trees into planks.

Walter Starr's 1898 trip diary describes his party's boat building experience. They set up their camp on the shores of Tagish Lake in early April and began felling the stand of fine fir trees there. On April 14 they built a saw-pit and began sawing boards, while others in the party continued "snaking in logs." The next four weeks consisted of the same tasks, interrupted only by searchs for more "good trees," Sundays and an unsuccessful hunting trip. One week of practice and the party established their own record, "sawing a log into five boards twenty four feet long in two hours." After three weeks however familiarity bred carelessness and on Monday April 26, Starr "took a dive off the scaffold while marking a log to vary the monotony and escaped with only a bruised knee and some lost breath." The next day, "A log rolled off the scaffold and hit Gil on the head. Luckily his skull is very thick, and he was only stunned for a while."

Figure 7. Whipsawing lumber. (Olive Josyln Beil Collection, No. 79-41-271N, University of Alaska Fairbanks)

On May 2 two of the party began assembling the boat. The others looked after the food supply and continued to haul in additional logs and whipsaw them into boards. By mid-May,

> All hands are anxious to get going down the lake so we work twelve or thirteen house a day .... Bowman and I caulked the seams in the boats. Billy made sails and Gil oars. The pitch to cover the seams gave out but I collected enough in the woods to make out. The lake is opening along the shore. Our boat is a beauty, twenty seven feet in length, from four to six feet wide and with three foot sides. Her capacity is three

> tons. With her natural bow stem and fine lines I dare say she is a peer of all boats on the lakes, hand-made ... [On May 20] About fifteen of us carried our boat and the Whalley's party two scows to the lake shore and launched them. I made a grub chest for our boat ... [The next day we] loaded our camp and outfit in the boat. Bowman went through the ice and Billy pulled him out.[14]

In late May 1897 the NWMP boat count recorded 718 boat under construction alongside Lake Lindeman, 850 in Bennett and surrounding area and a further 198 being built at Caribou Crossing and Tagish Lake. Inspector Steele estimated that at least another 1200 boats were built in the three weeks following.[15]

The extraordinary market for boats, however, soon attracted several commercial manufacturers. One sawmill was set up in Lindeman by 1897 and it operated for at least two seasons. Another, King's Mill, started up near Bennett and ran for about two years as well before being moved to Carcross.[16] Both companies made boats and scows for Stampeders.

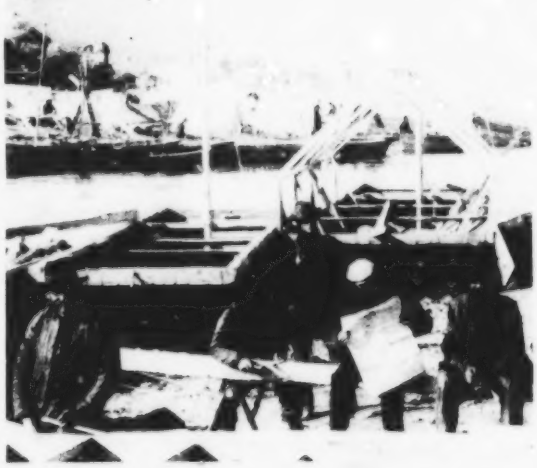

Figure 8. Boat building at Bennett. (MacBride Collection, Yukon Archives, No. 3567)

Figure 9. Boatyard at Abbot's Cove near Bennett. (Vancouver Public Library, 32729)

Figure 10. King's Sawmill at Bennett, 3 September 1898. (Provincial Archives of British Columbia, HP-33921)

[The freight scows] were made of two inch planking, forty-two feet long, and twelve feet wide, with straight sides. They were square at both ends, but sheered up like a barge, with pointed outriggers running about eight feet at the bow and stern, and a long heavy sweep at the end. They were decked fore and aft for eight feet, with the middle open, and a plank ran around the sides to walk on.

Each scow had a mast about twenty feet high, rigged with a square sail. The mast was set about eight feet back of the bow, so that a man could work the sweep in front of it. Sails were used only when crossing the lakes. Usually a tent was placed over the cockpit in the middle. After the cargo was loaded, this was where the crew lived, cooking on a little sheet iron stove. The scows were unpainted, were capable of carrying twenty tons, and drew from 24 to 26 inches.[17]

Figure 11. Loading boats at the south end of Crater Lake, 5 September 1898. (Hegg Collection, 464, Suzzallo Library, University of Washington)

Figure 12. Unloading supplies at the north end of Crater Lake in 1898. (Levy Collection, No. 67-17-28N, University of Alaska, Fairbanks)

The large amounts of timber required for these vessels, as well as for fuel and building construction, denuded large stretches of the lake shores along both Lakes Lindeman and Bennett, significantly altering the landscape of the trail corridor.

Commercial Boat Services

Figure 13. Freight transfer camp between Long Lake and Deep Lake. (Charmin Collection, G-154 89/64 7, Yukon Archives)

Figure 14. Commercial boat building along One Mile Creek. (National Archives Canada, C-4688)

With the onset of the stampede and the great demand for the transfer of goods over the Pass a complex series of freight services developed. In the summer months (June to September) when the lakes were open, a combination of wagons, packhorses and boats carried goods to Lindeman and Bennett. In winter arrangements were much simpler. During the spring breakup and fall freeze-up freight traffic was effectively halted.

The very difficult terrain and uneven ground from the summit to Lindeman made for a rough passage on the ground. Although a crude trail was prepared from the summit northwards, pack horses and wagons only connected commercial boat services on Crater, Long, Deep and Lindeman lakes. These services were offered as early as the fall of 1897. Tappan Adney described them during his passage in mid-September, 1897.

> [At] Crater Lake, a body of pure green water, of irregular outline, a mile or more in length, lying in a great, rough, crater-like basin of rock .... (there are three boatmen), ferrying goods to the foot of the lake at 1 cent a pound. Forty dollars a day was paid for the use of one rowboat, but the men are making more than that....
>
> [A few days later] the ferry man at Long Lake refuses to go out in the storm, so we pay him full price, 1 cent a pound, for his boat, a large double-ender, load our goods in it, rig a small square-sail in the bow, and scud to the other end, leaving the owner to get his boat when the storm eases up. A portage of a few hundred yards to Deep Lake, and another ferryman takes us to the foot, a mile distant where we set up our tent.[18]

Figure 15. Running One Mile Rapids in an empty boat, 1898. (Provincial Archives of British Columbia, HP-67324)

These commercial ferry services on the upper lakes continued through 1898 and they profitted from the through transportation system established by the Chilkoot tramway companies that spring. One account describes the Johnson family boat service and restaurant at Craft Lake in the spring and summer of 1898. Arriving early in the year Johnson found his small knockdown boat was in demand for freighting. He spend the next two or three months at Crater Lake and made a hundred dollars a day. At the same time his wife broke open their supplies and baked pies for the passing horde. Late in the season Johnson sold his boat and the family con-tinued on to to Dawson.[19]

By the summer season of 1899, with the White Pass and Yukon Railway offering train service to Bennett, the Chilkoot route was essentially shut down except for the odd foot traveller. The boat services on the upper lakes, always limited to fairly small craft, disappeared.

Lake Lindeman boat services during the rush were on a grander scale. Several commercial vessels plied the Lake hauling freight and passengers from Lindeman City to the Bennett end of the lake. In May 1898 the *Lindeman*, a 20 foot by 40-foot sternwheeler with

Figure 16. Waterfront at Bennett in 1899, bridge to King's sawmill in foreground. (Provincial Archives of British Columbia, HP-61193)

Figure 17. WP&Y docks at Bennett, 1899-1900. (Provincial Archives of British Columbia, HP27089)

a 40-ton capacity began carrying freight from Lindeman to Bennett. Passengers were carried down the lake to the Bennett portage for one dollar.[20] Operated by Johnstone & Co, the *Lindeman* worked Lake Lindeman for the summer season but was moved into Lake Bennett later in the year. In 1899 the vessel struck a rock attempting to shoot White Horse Rapids and sank, a total loss.[21]

Three launches, probably gasoline powered, also sailed on Lake Lindeman in 1898. The *Alert*, *Madox* and *Lily C.* were used only for taking passengers across Lake Lindeman and were probably hauled over the pass. A small gas-engined boat named the *Alert* which ran between Juneau and Dyea in 1897 may be the same boat as the *Alert* on Lindeman.[22] After a season of Lake Lindeman the launches sailed to Atlin Lake for the gold rush there. They carried travellers over the lake from the terminus of the Fan Tail Trail.[23]

Boat transportation during the gold rush was essentially one-way traffic with everyone heading down river after breakup. From Lake Lindeman boats had to run the treacherous rapids of One Mile Creek to reach Bennett Lake. A United States Geological Survey party described lining the rapids in the spring of 1896.

> ... [W]e began the task of "lining" [the boat] down. With a long pole shod with iron, especially brought along for such work, Pete stood in the bow or stern as the emergency called for, planting the pole on the rocks which stuck out of the water and so shoving and steering the boat through an open narrow channel, while we three held a long line and scrambled along the bank or waded in the shallow water. We had put on long rubber boots reaching to the hip and strapped to our belts, so at first our wading was not uncomfortable. On account of the roar of the water we could not hear Pete's orders, but could see his signals to "haul in," or "let her go ahead." On one difficult little place he manoeuvered quite awhile, getting stuck on a rock, signalling us to pull back, and then trying again. Finally he struck the right channel, and motioned energetically to us to go ahead. We spurted forward, waddling clumsily, and the foremost man stepped suddenly into a groove where the water was

> above his waist. Ugh! It was icy, but he floundered through, half swimming, half wading, dragging his great water-filled boots behind him like iron weights; and the rest followed. We felt quite triumphant and heroic when we emerged, deeming this something of a trail: we did not know that the time would come when it would become so monotonous that all feelings of novelty would be lost in a general neutral tint of bad temper and rheumatism.[24]

High water in the spring of 1898 made the run through this stretch fairly easy although there were several reports of wrecked scows. In the first week of June the police noted the loss of about ten scows in the rapids.[25] One entrepreneur, Patterson, applied to the British Columbia government for a charter to manage navigation through the creek the same spring. He proposed several steps to improve navigation in the creek and requested permission for a toll of one-quarter cent per pound of freight. While waiting for his charter he blasted several large rocks out of the creek, materially improving navigation through the channel. However his charter application was never acknowledged and his plans to charge a toll were thwarted by the Mounted Police.[26]

Commercial boat services from Bennett were limited to a period of only a few years. From the time the first stampeders broke their winter camp in the spring of 1897 to the summer of 1899 was Bennett an important transshipment centre. Several steamers were constructed and operated on the lakes and upper Yukon River. After the completion of the railway to Bennett in July 1899, a large dock was built to serve the transshipment of freight and passengers from the trains to the boats. Bennett lost its importance quickly after the completion of the White Pass and Yukon Railway into Whitehorse on July 30, 1900.

The completion of the railway also effectively ended the use of the Chilkoot Trail. However, beyond the railway, water transport remained the major carrier and river-borne traffic remained central to the Yukon for another half century.

Endnotes

1 C. McClellan, *My Old People Say* (Ottawa, 1975), p. 5, summarizes these trade routes.
2 McClellan, p. 504-505.
3 McClellan, p. 44.
4 A. Krause, *Journey to the Tlingets by Aurel and Arthur Krause 1881/82*, trans. M.K. McCaffrey (Haines, 1981), p. 62.
5 McClellan, p. 270 and F.W. Waugh "Canadian Aboriginal Canoes," *The Canadian Field Naturalist*, Vol. 33, No. 2 (May 1919), p. 32.
6 F. Schwatka, *A Summer in Alaska* (St. Louis, 1893), p. 91. McClellan notes one informant who stated that sawn lumber boats rapidly supplanted the dugouts "because they didn't have to look after them so good." McClellan, p. 270.
7 Schwatka, pp. 200 and 91-92.
8 R.L. Olson, "Some Trading Customs of the Chilkat Tlingit," *Essays in Honour of Alfred Louis Kroeber*, ed. R.H. Louie (Berkeley, 1936), p. 214. McClellan, pp. 268-70 offers more information on skin boats.
9 H.A. Innes, *Settlement and the Mining Frontier* (Toronto, 1936), p. 182.
10 McGill University Archives, MG 1022 C.82, No. 59, G.M. Dawson Private Diary — 1887, Vol. 1, No. 16 September and Vol. 2, No. 19 September.
11 Schwatka, p. 96.
12 J.M. Price, *From Euston to Klondike* (London, 1898), pp. 107-111.
13 Tappan Adney, *The Klondike Stampede of 1897-1898* (New York, 1900), p. 110.
14 W. Starr, *My Adventures in the Klondike and Alaska 1898-1900* (N.p., 1960), pp. 10-16.
15 National Archives of Canada, RG 18 Series A1, Vol. 154, f. 445-98, Periodic Reports-Tagish District, 10 June 1898 (hereafter Tagish Report).

16 Sawmills are visible on photographs of Bennett and Lindeman in this period. Dr. E.O. Crewe, *Gold Fields of the Yukon and How to Get There* (Chicago, 1897), p. 28.
17 Tappan Adney quoted in G. Bennett, *Yukon Transportation: A History* (Ottawa, 1978), p. 35.
18 Adney, pp. 115 and 199.
19 W.B. Haskell, *Two Years in the Alaskan and Klondike Gold Fields* (Hartford, 1898), pp. 474-75.
20 Price, p. 113.

21 Tagish Report, 10 June 1898 and 5 July 1898; Canada, House of Commons *Sessional Papers*, No. 15, North West Mounted Police Reports for 1899, Part II Yukon Territory, p. 14.
22 J.H.E. Secretan, *To Klondyke and Back* (London, 1898), pp. 32-34.
23 Tagish Report, 5 July 1898.
24 Josiah Edward Spurr, *Through the Yukon Gold Diggings — A Narrative of Personal Travel* (Boston, 1900), pp. 69-70.
25 Tagish Report, 5 July 1898. Price describes the rapids and evidence of scow wrecks on this creek, pp. 116-118.
26 Tagish Report, 10 June 1898.

R61-9/290E
ISSN: 0228-1228
Published by authority of the
Minister of the Environment
Minister of Supply and
Services Canada 1991

Canada

BULLETIN DE RECHERCHES

N° 290 Mars 1991

Navigation le long de la piste du col Chilkoot

David Neufeld

Figure 1. Première chaloupe au naphta sur le lac Bennett. (Vancouver Public Library, 32393)

Introduction

Le transport par voie navigable a été le principal moyen de communication au Yukon jusqu'aux années 1950. De nos jours, il ne reste des gros bateaux à vapeur qui sillonnaient le réseau de fleuves de ce territoire que le *Tarahne*, conservé à Atlin en Colombie-Britannique et, au Yukon, le *Tutshi* à Carcross, le *Klondike* à Whitehorse et le *Keno* à Dawson. Nous avons gardé

Environnement Canada | Environment Canada
Service des parcs | Parks Service
This publication is available in English.

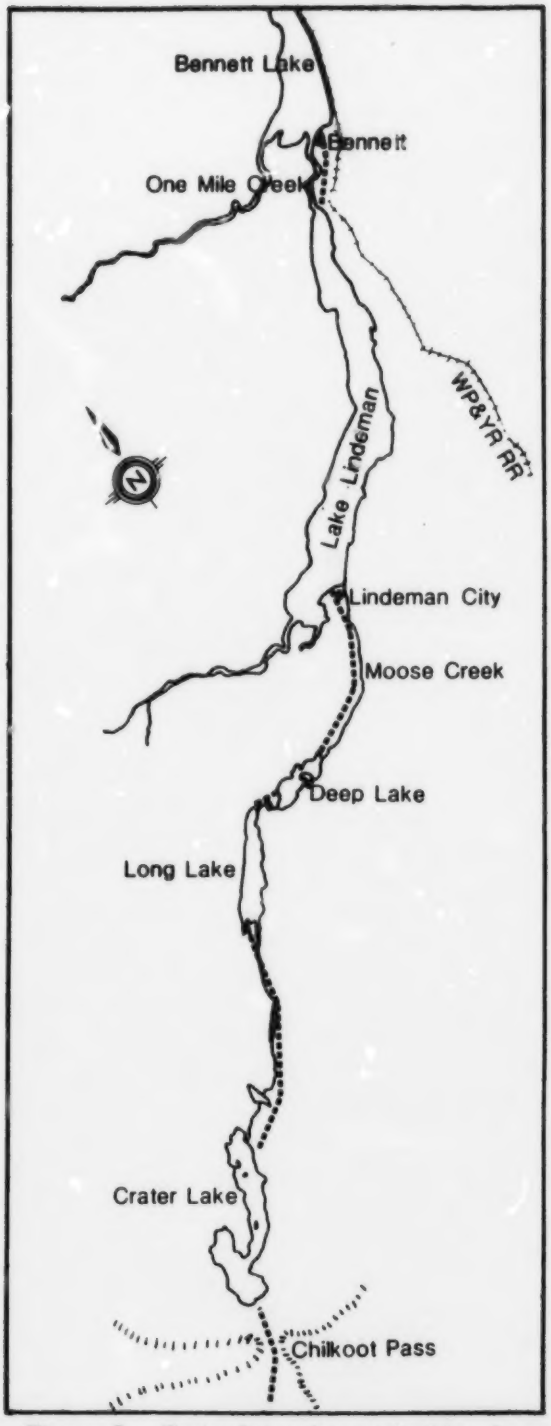

Figure 2. Carte des voies navigables du parcours Chilkoot

trace des bateaux à vapeur qui ont transporté, au cours du XX[e] siècle, le fret, le courrier et les habitants de la région. Par contre, que reste-t-il de ces petites embarcations et de ces radeaux qui transportaient les premiers habitants du Yukon et qui ont ont notamment joué un rôle de très grande importance le long de la piste du col Chilkoot?

Le réseau de lacs et d'affluents que renferme le lieu historique national de la Piste - Chilkoot et qui alimente le fleuve Yukon constitue également une partie importante des voies navigables donnant accès aux régions plus reculées du territoire. Les autochtones et prospecteurs qui ont pris part à la ruée vers l'or utilisaient embarcations et radeaux pour se déplacer le long du parcours de la piste Chilkoot. Des recherches en cours, portant sur les objets façonnés et les données historiques relatives au LHN de la Piste - Chilkoot, nous permettent d'étudier ces embarcations plus en détail.

Embarcations autochtones

Avant la ruée vers l'or du Klondike, les autochtones circulant pour les besoins de la traite passaient notamment par les divers cols de la région, dont le Chilkoot[1]. Des expéditions commerciales importantes vers l'intérieur des terres rassemblaient jusqu'à cent personnes transportant des quantités importantes de biens de grande valeur, des couvertures et des paniers chilkat, par exemple. Vers les années 1880, ces échanges commerciaux portaient désormais également sur des biens de « l'homme blanc » tels que textiles, bouilloires, couteaux, café et farine. En retour, on rapportait des fourrures, des peaux tannées et du cuir brut. Ces expéditions commerciales vers l'intérieur avaient généralement lieu en février, lorsque la neige durcie permettait les déplacements rapides, et en début d'été.

L'été, les autochtones qui voyageaient vers l'intérieur se déplaçaient généralement par voie navigable, soit sur le lac **tI-tshoo-tah-min** (lac Tagish) ou **Schutluchroa**[3] (aujourd'hui le lac Lindeman). Selon Arthur Krause, qui avait accompagné un groupe d'autochtones jusqu'au lac Lindeman en 1882, ceux-ci entreposaient leurs canots creusés, en peuplier de Virginie et de fabrication très ro-

buste, aux abords de Moose Creek, là où le sentier donnait sur le lac[4]. Ces embarcations mesuraient environ trois mètres de long et étaient fabriquées à partir d'arbres de un mètre de diamètre, le plus souvent évidés en alternant de petits feux avec du travail à la doloire pour enlever le bois carbonisé. Une fois les côtés taillés à une épaisseur d'environ 25 mm, on remplissait le canot d'eau, puis on y laissait tomber des pierres chauffées sur le feu. Les côtés étaient écartés à l'aide de traverses puis on installait des bancs. Il fallait compter environ dix jours pour la fabrication d'un tel canot, qui pouvait recevoir de quatre à cinq personnes[5]. Remisées, ces embarcations étaient rangées au frais, « dans des buissons de saules », relate Schwatka, afin d'éviter qu'elles ne se dessèchent et se fendillent[6].

L'importante expédition dirigée par Frederick Schwatka en 1883, explorant à pied la région du parcours de la piste Chilkoot, comptait parmi ses membres deux « Indiens « Tahk-heesh », ou Indiens « Stick » » (Tagish) qui se déplaçaient en canot sur le lac Lindeman.

> Ceux-ci [canots creusés peu maniables et en très mauvais état] sont fabriqués d'une espèce de peuplier et sont généralement qualifiés de « canots de peuplier » ; parce que les

Figure 3. Famille d'autochtones descendant un cours d'eau en radeau. (Atlin Historical Society, P-177.)

Figure 4. Quais en effervescence à Lindeman, 1898. Scierie et chantier naval à l'arrière-plan gauche de la photo. (Archives provinciales de la Colombie-Britannique, HP-69657.)

Figure 5. Groupe construisant leur embarcation à Lindeman. (Collection de l'University of Washington, archives Yukon, 1185.)

> arbres qui servent à leur fabrication ne sont en général pas très gros, la matière vient à « manquer » pour ainsi dire, au centre de l'embarcation, là où la quantité de bois requise pour faire le tour est plus grande. Pour compenser cette lacune, on emploie de minces lattes comme plat-bord, que l'on cloue ou que l'on attache, puis l'on calfate soigneusement toutes les fentes avec de la résine. On tâche ensuite de faire prendre à ces lattes la forme sommaire d'un canot à l'avant et à l'arrière, ce qui a pour résultat de les fendiller à plusieurs endroits, que l'on enduit alors de résine d'épinette. Le fond de l'embarcation, très mince, dessine un treillis de fentes, lesquelles sont calfatées de résine, la quantité utilisée allant croissant au fur et à mesure que le canot prend de l'âge.[7]

Les autochtones de la région utilisaient aussi des embarcations faites de peaux, en général de cuir d'orignal. Un auteur a fait mention d'une flotte « d'embarcations de type umiak » faites de peau de phoque, entreposées à la source du lac Bennett. Les autochtones des villages riverains utilisaient ces embarcations, qu'ils obtenaient des Tlingits de Yakutat, pour leurs opérations de traite avec les habitants des villages tagish[8].

Très légers, les canots fabriqués par les autochtones n'étaient pas faciles à manier. Conçus pour faire la pêche et pour se déplacer, ces embarcations n'avaient jamais été destinées au transport de fret. En général, les autochtones voyageant l'été apportaient peu d'effets personnels. Du point de vue des Européens et des Américains, qui transportaient d'énormes quantités de matériel et de provisions, ces canots paraissaient à toutes fins pratiques inutilisables. Il faut voir là l'écart important qui distinguait les habitudes et les exigences de transport des autochtones et des blancs.

Embarcations des mineurs

Avant la découverte d'importants gisements près de la rivière Fo' 'y Mile en 1887, les mineurs et les prospecteurs exploitant le bassin du fleuve Yukon avaien' nabitude de quitter la région dès l'arrivée de l'hiver.

Les marchandises destinées à cette région étaient acheminées par bateau, partant de St. Michaels sur des navires tels que le *Youkon* (arrivé dans le Nord en 1869) et le *St. Michael*, (bateau à vapeur qui s'est rendu jusqu'à Selkirk en 1871)[9]. La plupart des mineurs, soucieux de prolonger leur saison de travail le plus longuement possible, choisissaient de se déplacer dans des embarcations qu'ils propulsaient avec des perches, puis de traverser le défilé Chilkoot à pied. En 1887, George Dawson notait que « l'on retrouve plusieurs embarcations abandonnées ici (à l'extrémité sud du lac Bennett) par des groupes (de mineurs) « se partageant les charges » pour la dernière étape du passage du défilé »[10]. Les mineurs blancs et les explorateurs traversant cette région préféraient se servir de radeaux, plus faciles à construire. Le radeau construit par Schwatka était des plus imposants.

> nous avions fait descendre le long du petit ruisseau [Moose Creek?] les meilleurs billots que nous puissions trouver, en fait assez petits : de l'épinette nain et du pin tordu. Puis nous les avions halées le long des rives du lac, pour en fabriquer un radeau aux dimensions assez surprenantes, quinze sur trente pieds, comportant un pont surélevé au milieu. Les cordages qui avaient servi à maintenir les chargements des porteurs autochtones étaient maintenant affectés à lier les billots, quoique nous comptions surtout sur l'efficacité des chevilles que nous enchâssions dans des trous

Figure 6. Hommes, chien et cheval s'apprêtant à quitter Bennett sur leur chaland. (Collection R.N. de Armond, 756-7, n° 58, Alaska Historical Library.)

> percés à la vrille dans les billots, lesquels étaient coupés ou « évidés » à leur point de jointure, comme on le fait aux coins des cabanes de rondins. Nous avions élevé un pont, sur le fond de rondins, fait de légères poutres en pin séché, suffisamment surélevé pour protéger nos effets de vagues moyennes. Le radeau avait ensuite été équipé d'une poutre, encastrée dans l'un des billots centraux du fond et soutenue par quatre cordes de tente fixées à son sommet ; de ce mat, nous avions suspendu une paroi de tente pour servir de voile, la poutre de faîte servant de bout de verge ; cette voile était manoeuvrée par des appareils de levage. Cette embarcation sommaire était gouvernée par deux rames, une à l'avant, une à l'arrière.[11]

Il va sans dire que ce sont les prospecteurs se précipitant à Dawson le long du fleuve Yukon, entre 1897 et 1899, qui ont construit le plus grand nombre d'embarcations. Variant énormément par leur forme, leur taille et leur style de fabrication, ces embarcations transportaient des groupes de prospecteurs et leur équipement, dont le poids pouvait atteindre jusqu'à quatre tonnes. Le récit qu'a fait l'un des ces prospecteurs de la scène à Lindeman illustre très bien l'ampleur de ce travail de construction de bateaux.

> Je m'attendais certes à trouver un chantier affairé, mais rien ne peut égaler ce que j'y ai vu. La scène est quasiment indescriptible. Tout le long de la rive et escaladant les collines environnantes, chacun s'affairait fiévreusement à la fabrication de bateaux, et le bruit de la scierie à vapeur, de scies à chantourner, des coups de marteaux et des rabots résonnait le long des rives. De bateaux, il s'en trouvait de toutes les formes et de toutes les tailles imaginables, allant d'énormes et maladroits chalands jusqu'à de minuscules embarcations rappelant les bateaux de papier de notre enfance. Quel chantier magnifique. Beaucoup des constructeurs faisaient preuve d'une grande habileté, leurs bateaux étant de toute évidence l'oeuvre d'artisans d'expérience ; ailleurs, on trouvait des embarcations sommaires au point de n'être rien de mieux que des boîtes plates et ouvertes équipées de bancs de nage et de tolets. Outre ces embarcations de fabrication artisanale, on trouvait aussi des canots de type Peterborough et Strickland, des bateaux d'acier construits par sections, des embarcations démontables, des bachots et, pour tout dire, n'importe quel type d'embarcation susceptible de résister au long parcours sur le fleuve. Cette scène, on peut l'imaginer plus aisément qu'on peut la décrire.[12]

Figure 7. Travail à la scie à chantourner. (Collection Olive Joslyn Bell, n° 79-41-271N, University of Alaska à Fairbanks.)

Le bois servant à la construction de ces embarcations valait son pesant d'or. Quelques-uns des prospecteurs traversaient le col Chilkoot en halant le bois qui servirait à construire leur embarcation. Tappan Adney raconte combien cette manoeuvre était ardue : « Une douzaine de porteurs acceptent de traverser le défilé menant au lac Crater en trans-

portant mon attirail, mais refusent de se charger du bois. Les porteurs préfèrent d'abord la farine ; le bois vient en dernier lieu. »13 La plupart se contentaient cependant du bois disponible sur place pour la construction de leurs embarcations. Ils abattaient eux-mêmes les arbres et se creusaient des fosses pour scier au bois montant les arbres en planches.

Le journal qu'a tenu Walter Starr lors de son expédition de 1898 décrit comment son groupe s'y est pris pour construire leur embarcation. Ayant établi leur camp aux abords du lac Tagish au début avril, ils se sont mis à abattre le bouquet de beaux sapins qu'ils y ont trouvé. Le 14 avril, ils ont creusé une fosse et se sont mis à débiter ce bois, pendant que d'autres membres du groupe continuaient de haler des billots. Ce travail s'est poursuivi durant quatre semaines, avec comme seules interruptions des tournées pour trouver d'autres « bons arbres », le repos du dimanche et une expédition de chasse infructueuse. Après avoir mis une semaine à se faire la main, le groupe établissait son premier exploit, « sciant un billot en cinq planches de vingt-quatre pieds de long en un temps record de deux heures ». Au

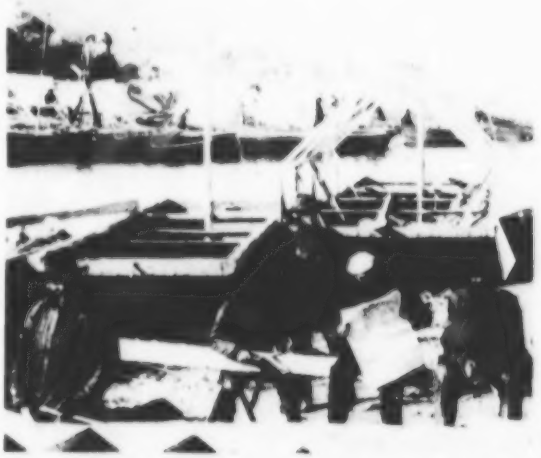

Figure 8. Construction de bateaux à Bennett. (Collection MacBride, archives Yukon n° 3567.)

Figure 9. Chantier naval à Abbot's Cove près de Bennett. (Vancouver Public Library, 32729.)

Figure 10. Scierie King's à Bennett, 3 septembre 1898. (Archives provinciales de la Colombie-Britannique, HP-33921.)

bout de trois semaines de travail, cependant, l'habitude ayant rendu les ouvriers négligents, Starr « prit une débarque du châssis pendant qu'il marquait un billot, histoire de varier les opérations, s'en tirant avec un genou tuméfié et le souffle coupé ». Le jour suivant, « un billot glissa du châssis et heurta Gil en pleine tête, qu'il a, par bonheur, très dure. Il n'a été qu'assommé pour un moment. »

Le 2 mai, deux membres du groupe ont commencé à assembler l'embarcation. Les autres se chargeaient du ravitaillement et continuaient de haler du bois et de le scier en planches. Ä compter de la mi-mai,

> Nous sommes tous impatients d'embarquer sur le lac ; nous travaillons de douze à treize heures par jour ... Bowman et moi-même avons calfaté les joints du bateau. Billy assemble des voiles et Gil fabrique des rames. Nous avons manqué de poix mais j'ai pu en trouver suffisamment dans les bois pour terminer le calfatage. Les glaces fondent le long des rives du lac. Notre bateau est superbe ; il mesure vingt-sept

Figure 11. Chargement d'embarcations à l'extrémité sud du lac Crater, 5 septembre 1898. (Collection Hegg, 464, Suzzallo Library, University of Washington.)

Figure 12. Déchargement de provisions à l'extrémité nord du lac Crater en 1898. (Collection Levy, n° 67-17-28N, University of Alaska à Fairbanks.)

long, quatre à six pieds de large, avec des parois de trois pieds. Il peut recevoir jusqu'à trois tonnes de fret. La pureté de ses lignes, dont celles très naturelles de la proue, en font, si j'ose l'affirmer, l'égal de tous les bateaux fabriqués à la main sur ce lac [...] [le 20 mai] Nous nous sommes mis à quinze environ pour le haler jusqu'au lac, le groupe de Whalley faisant de même avec deux chalands, et nous les avons tous mis à l'eau. J'ai fabriqué une caisse à bouffe pour le bateau [...] [Le jour

Figure 13. Camp de transbordement entre les lacs Long et Deep. (Collection Charmin, G-154 89/64 7, archives Yukon.)

Figure 14. Chantier naval aux abords de One Mile Creek. (Archives nationales du Canada, C-4688.)

> suivant, nous] avons chargé notre campement et notre attirail sur le bateau. La glace a craqué sous Bowman et Billy l'a tiré de l'eau.[14]

À la fin mai 1898, la Police à cheval du Nord-Ouest dénombrait 778 embarcations en cours de construction aux abords du lac Lindeman, 850 à Bennett et dans les environs et 198 autres à Caribou Crossing et au lac Tagish. Selon l'inspecteur Steele, 1 200 embarcations additionnelles furent construites au cours des trois semaines qui suivirent[15].

Ce marché extrêmement dynamique ne tarda pas d'attirer les constructeurs professionnels. Une scierie fut mise sur pied à Lindeman en 1897, poursuivant ses activités durant au moins deux saisons. Près de Bennett, la scierie King's Mill resta elle aussi ouverte deux ans avant de se déplacer à Carcross[16]. Ces deux entreprises construisaient des embarcations et des chalands pour les prospecteurs.

> [Les chalands destinés au transport du fret] étaient construits avec des planches de deux pouces, mesurant quarante-deux pieds de longueur et douze pieds de largeur, avec des côtés droits. La proue et la poupe étaient équarris mais recourbés vers le haut, comme une péniche ; ils étaient munis d'armatures extérieures aux pointes effilées mesurant huit pieds de longueur, à l'avant et à l'arrière, la façon de la poupe étant longue et large. Deux ponts de huit pieds étaient élevés à l'avant et à l'arrière, le centre de l'embarcation restant dégagé et tout le tour étant équipé d'une planche pour les déplacements.
>
> Chaque chaland était muni d'un mât d'environ vingt pieds de hauteur, gréé d'une voile carrée. Ce mât était situé à environ huit pieds de la proue, de sorte qu'un

Figure 15. Descente des rapides One Mile dans une embarcation vide, 1898. (Archives provinciales de la Colombie-Britannique, HP-67324.)

homme pouvait travailler à l'avant. La voile ne servait qu'à la traversée des lacs. En général, on installait une tente pour protéger le cockpit au centre du bateau. Une fois les marchandises chargées, l'équipage occupait cet espace, utilisant un petit poêle de tôle pour cuisiner ses repas. Ces chalands n'étaient pas peints, pouvaient transporter jusqu'à vingt tonnes de fret et avaient un tirant d'eau de vingt-quatre à vingt-six pouces.[17]

La construction de ces bateaux exigeant une importante quantité de bois, matériau qui servait également de combustible et à la fabrication d'édifices, de vastes étendues des rives du lac Lindeman et du lac Bennett avaient été dénudées, modifiant de façon sensible l'environnement des parcours.

Services commerciaux de construction de bateaux

La ruée vers l'or et les importants transports de marchandises le long du col entraînèrent le développement d'un service complexe d'affrètement. Au cours des mois d'été (de juin à septembre), alors que les lacs étaient dégelés, les marchandises étaient acheminées

Figure 16. Les quais de Bennett en 1899, avec le pont menant à la scierie King's en avant-plan. (Archives provinciales de la Colombie-Britannique, HP-61193.)

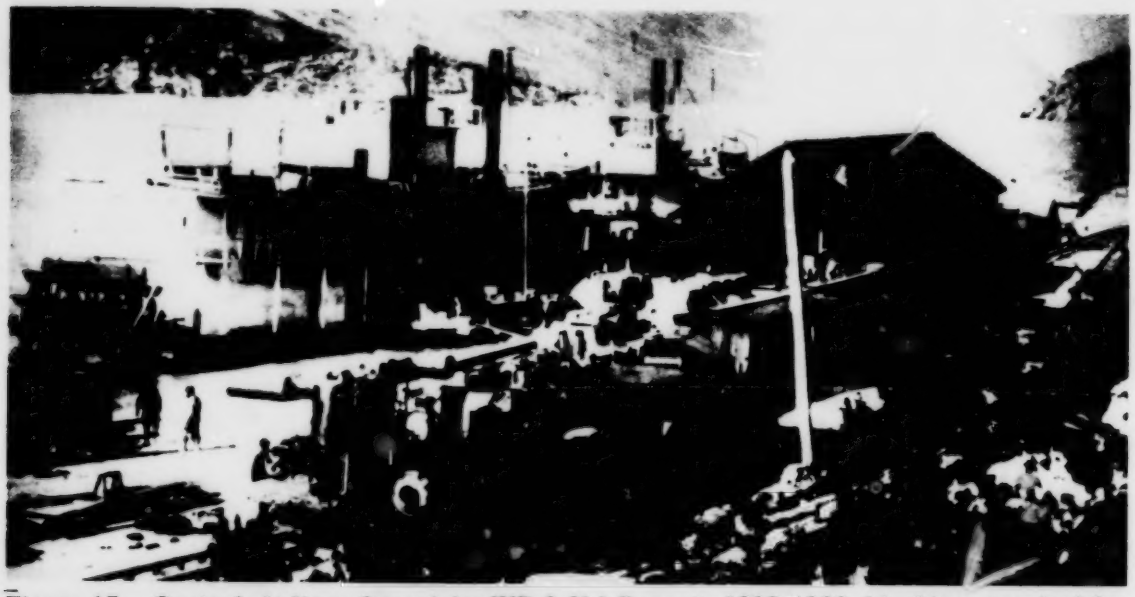

Figure 17. Quais de la ligne ferroviaire WP & Y à Bennett, 1899-1900. (Archives provinciales de la Colombie-Britannique, HP 27089.)

à Lindeman et à Bennett soit par chariot, à dos de cheval ou par bateau. L'hiver rendait la tâche plus simple. Lors du dégel du printemps, et à l'automne lorsque les glaces envahissaient de nouveau les voies navigables, la circulation était à toutes fins pratiques arrêtée.

Le chemin menant du sommet du col à Lindeman, accidenté et très difficile à traverser, rendait le passage très ardu. Bien qu'un sentier rudimentaire ait été ouvert, menant du sommet vers le nord, les chevaux de bât et les chariots ne aisaient la liaison qu'avec les services commerciaux de navigation des lacs Crater, Long, Deep et Lindeman. Ces services furent offerts dès l'automne 1897. Tappan Adney en a fait la description lors de son passage dans la région en 1897, à la mi-septembre.

> [Au] lac Crater, un bassin d'eau pure et verte aux contours irréguliers, qui mesure au moins un mille de longueur et qui repose dans une énorme cuve de roche brute [...] (trois passeurs) transportent des marchandises jusqu'aux rives du lac, au coût de un sou la tonne. Une chaloupe se loue quarante dollars la journée, mais les hommes gagnent plus que ça.[...]
>
> [Quelques jours plus tard], le passeur du lac Long refuse de sortir vu qu'il fait tempête ; nous lui offrons le plein prix, un sou la livre, pour l'usage de son embarcation, un grand bac, y chargeons nos marchandises, l'équipons d'une voile carrée à l'avant et filons vers l'autre rive ; le propriétaire pourra venir récupérer son bateau lorsque la tempête sera calmée. Après un portage d'une centaine de verges jusqu'au lac Deep, un autre passeur nous mène au pied, un mille plus loin, où nous montons notre camp.[18]

Ces services commerciaux de traverse des lacs d'en haut se sont poursuivis durant toute l'année 1898, bénéficiant de l'excellent système de transport mis sur pied par les compagnies de tramway de Chilkoot ce même printemps. Un voyageur a décrit le service de navigation et de restauration offert par la famille Johnson au lac Crater, au cours du printemps et de l'été 1898. Arrivé en début d'année, Johnson découvre que sa petite embarcation démontable est fort en demande comme traversier. Il s'établit au lac Crater pour deux ou trois mois, récoltant cent dollars

par jour. Du même coup, son épouse déballe leurs provisions et sert des pâtés en croûte à la foule de voyageurs. En fin de saison, Johnson vend son embarcation et la famille continue son périple vers Dawson[19].

À l'été 1899, la ligne ferroviaire White Pass and Yukon se rendant désormais jusqu'à Bennett, le passage Chilkoot fut à toutes fins pratiques abandonné, ne servant désormais qu'aux voyageurs occasionnels. Les services de navigation sur les lacs supérieurs, déjà limités à des embarcations relativement réduites, disparurent complètement.

Les services de navigation sur le lac Lindeman durant la ruée vers l'or étaient de plus grande envergure. Plusieurs navires commerciaux assuraient le service sur le lac, transportant fret et passagers du lac Lindeman jusqu'à la rive menant à Bennett. En mai 1898, le *Lindeman*, un bateau à aubes arrières de 20 sur 40 pieds pouvant charger jusqu'à quarante tonnes de fret, commençait à transporter des marchandises de Lindeman à Bennett. Il en coûtait un dollar[20] aux passagers pour être menés au portage de Bennett. Exploité par la Johnstone & Co., le *Lindeman* navigua sur le lac Lindeman durant l'été, mais fut halé au lac Bennett plus tard cette même année. En 1899, le bateau heurta un rocher en essayant de franchir les rapides de White Horse et sombra, résultant en une perte totale..[21].

Trois chaloupes, probablement munies d'un moteur à essence, faisaient aussi la navette sur le lac Lindeman en 1898. Les *Alert*, *Madox* et *Lily C.* assuraient uniquement le transport de passagers d'une rive à l'autre du lac ; ces embarcations furent probablement transportées via le défilé. Une petite embarcation propulsée à l'essence, le *Alert*, assurait la liaison de Juneau à Dyea en 1897 ; il s'agit probablement du même *Alert* que l'on retrouve ensuite sur le lac Lindeman[22]. Au bout d'une saison sur le lac Lindeman, les chaloupes mirent les voiles pour le lac Atlin pour y suivre la ruée vers l'or. Les propriétaires prenaient des passagers au terminus du sentier Fan Tail et les transportaient de l'autre côté du lac[23].

La navigation dans le cadre de la ruée vers l'or se faisait essentiellement à sens unique, chacun se dirigeant vers l'embouchure dès le dégel. Partant du lac Lindeman, les embarcations devaient franchir les dangereux rapides de One Mile Creek avant d'atteindre le lac Bennett. Une équipe de la United States Geological Survey les a descendus « à la corde » au printemps 1896.

> [Nous] commençons à faire descendre le bateau « à la corde ». Pete, muni d'une perche avec un embout de fer que nous avions apporté justement à cette fin, va de l'avant à l'arrière selon les besoins les plus urgents, poussant de sa perche les rochers qui émergent de l'eau pour maintenir de force le bateau dans l'étroit chenal navigable. Pendant ce temps, nous sommes trois à tenir une longue corde et à avancer dans l'eau peu profonde. Nous avons endossé des hautes bottes de caoutchouc qui nous couvrent jusqu'aux cuisses, fixées à nos ceintures ; donc, au début, nous pataugeons sans trop de gêne. Le bruit assourdissant de l'eau nous empêche d'entendre les ordres que Pete nous lance, mais nous voyons ses signaux indiquant s'il faut tirer ou laisser aller. Dans un passage particulièrement difficile, il travaille assez longtemps, coincé sur un rocher, nous indiquant de tirer pour reculer, puis ressayant de nouveau. Il parvient à trouver le bon chenal et nous fait des signes énergiques de tirer. Nous nous élançons, pataugeant à qui mieux mieux et soudain, l'homme de tête s'engage dans une ornière, de l'eau jusqu'à la taille. Ouf! L'eau est glaciale, mais il continue d'avancer à force de patouillage, nageant et pataugeant à parts égales, tirant ses grandes bottes remplies d'eau derrière lui comme des boulets. Et nous le suivons. Envahis d'un sentiment d'héroïsme et de triomphe, nous sortons de l'eau, convaincus d'avoir surmonté toute une épreuve : nous ignorons encore que le jour viendrait où ce labeur deviendrait si monotone que tout le plaisir de la nouveauté serait noyé dans un morne marasme d'irritation et de rhumatismes.[24]

En 1898, la montée des eaux au printemps facilita ce passage, quoique les récits rapportent le naufrage de plusieurs chalands. Dès la première semaine de juin, la police faisait état du naufrage d'environ dix chalands sur les rapides[25]. Peterson, un entrepreneur, présenta ce même

printemps une demande de permis au gouvernement de la Colombie-Britannique pour gérer la navigation sur le cours d'eau. Il proposait diverses mesures destinées à y améliorer la navigation et sollicitait la permission d'imposer un droit de péage de un quart de sou la tonne de fret. En attendant de recevoir son permis, il fit sauter plusieurs des gros rochers du ruisseau, améliorant sensiblement la navigation sur ce cours d'eau. Cependant, il ne reçut jamais de réponse à sa demande de permis et la police montée mit un frein à ses projets d'imposition d'un droit de péage[26].

Les services commerciaux de navigation en partance de Bennett ne furent assurés que pendant quelques années. Entre le départ des prospecteurs de leur camp d'hiver au printemps 1897 et l'été 1899, Bennett fut un centre de transbordement important. Plusieurs bateaux à vapeur y furent construits, navigant par la suite sur le haut du fleuve Yukon. Lorsque la construction de la ligne ferroviaire menant à Bennett fut terminée en juillet 1899, un grand quai fut érigé pour servir au transbordement du fret et des passagers qui passaient du train aux bateaux. Cependant, Bennett déclina rapidement lorsque la ligne ferroviaire White Pass and Yukon se rendit jusqu'à Whitehorse à compter du 30 juillet 1900.

Cette ligne ferroviaire interrompit également l'utilisation du parcours Chilkoot. Néanmoins, malgré cette voie ferroviaire, le transport par voies navigables continua de jouer un rôle capital au Yukon pendant encore une cinquantaine d'années.

Notes

1 C. McClellan, *My Old People Say*, Ottawa, 1975. On trouve un résumé de ces chemins de traite en p. 5.
2 McClellan, p. 504-505.
3 McClellan, p. 44.
4 A. Krause, *Journey to the Tlingets by Aurel and Arthur Krause 1881/82*, trad. M. K. McCaffrey, Haines, 1981, p. 62.
5 McClellan, p. 270 et F. W. Waugh, « Canadian Aboriginal Canoes », *The Canadian Field Naturalist*, Vol. 33, n° 2 (mai 1919), p. 32.
6 F. Schwatka, *A Summer in Alaska*, St. Louis, 1893, p. 91. McClellan relate les dires d'un informateur qui affirme que les canots creusés furent rapidement évincés par les embarcations de planches « parce qu'il n'était pas nécessaire d'en prendre autant soin ». McClellan, p. 270.
7 Schwatka, p. 220 et 91-92.
8 R. L. Olson, « Some Trading Customs of the Chilkat Tlingit », *Essays in Honor of Alfred Louis Kroeber*, R. H. Louie dir., Berkeley, 1936, p. 214. McClellan (p. 268-270) donne des renseignements supplémentaires sur les embarcations en peau.
9 H. A. Innes, *Settlement and the Mining Frontier*, Toronto, 1936, p. 182.
10 Archives de l'université McGill, MG 1022 C. 82 n° 59, journal personnel de G. M. Dawson — 1887, vol. 1, 16 septembre et vol. 2, 19 septembre.
11 Schwatka, p. 96.
12 J. M. Price, *From Euston to Klondike*, Londres, 1898, p. 107-111.
13 Tappan Adney, *The Klondike Stampede of 1897-1898*, New York, 1900, p. 110.
14 W. Starr, *My Adventures in the Klondike and Alaska 1898-1900*, s. éd., 1960, p. 10-16.
15 Archives nationales du Canada, RG 18, séries A1, vol. 154 f. 445-98, Periodic Reports, Tagish District, 10 juin 1898 (ci-après Tagish Reports).
16 Des scieries figurent sur les photos de Bennett et de Lindeman prises à cette époque. Dr E.O. Crewe, *Gold Fields of the Yukon and How to Get There*, Chicago, 1897, p. 28.
17 Tappan Adney, cité par G. Bennett, *Yukon Transportation : A History*, Ottawa, 1978, p. 35.
18 Adney, p. 115 et 119.

19 W. B. Haskell, *Two Years in the Alaskan and Klondike Gold Fields*, Hartford, 1898, p. 474-475.
20 Price, p. 113.
21 Tagish Report, 10 juin 1898 et 5 juillet 1898 ; Canada, Chambre des Communes *Sessional Papers* n° 15, rapports de la Police à cheval du Nord-Ouest pour l'année 1898, 2e partie, Territoire du Yukon, p.14.
22 J. H. E. Secretan, *To Klondyke and Back*, Londres, 1898, p. 32-34.
23 Tagish Report, 5 juillet 1898.
24 Josiah Edward Spurr, *Through the Yukon Gold Diggings - A Narrative of Personal Travel*, Boston, 1900, p. 69-70.
25 Tagish Report, 5 juillet 1898. Price décrits les rapides et les signes manifestes de naufrages de chalands s'étant produits sur ce cours d'eau, p. 116-118.
26 Tagish Report, 10 juin 1898.

R61-9/290F
ISSN: 0228-1236
Publié en vertu de l'autorisation
du ministère de l'Environnement
Ministère des Approvisionnements
et Services Canada 1991

Canada